



# Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung

## Federal Bureau of Maritime Casualty Investigation

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung • Postfach 30 12 20 • 20305 Hamburg

### Dienstgebäude

Bernhard-Nocht-Str. 78  
20359 Hamburg  
Tel.: + 49 (0) 40 31 90 – 0  
Fax: + 49 (0) 40 31 90 – 83 40  
[posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de)  
[www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de)

Ihr Zeichen,  
Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen  
(bei Antwort angeben)  
254/08

+ 49 (0) 40 31 90 – 8311

Datum

E-mail: [posteingang-bsu@bsh.de](mailto:posteingang-bsu@bsh.de) 1. Oktober 2009

## Pressemitteilung 16/09

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) teilt mit, dass der **Untersuchungsbericht Nr. 254/08** am 1. Oktober 2009 veröffentlicht wurde. Der Bericht befasst sich mit der Strandung des CMS NORFOLK EXPRESS am 30. Mai 2008 im Golf von Suez. Auf Anfrage bei der BSU kann der Bericht zugesandt werden. Alternativ besteht die Möglichkeit, diesen – wie alle bisherigen Berichte – im Internet unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) einzusehen und herunterzuladen.

Kurzfassung:

### Strandung Golf von Suez

Am 30. Mai 2008 lief das unter deutscher Flagge fahrende Containerschiff NORFOLK EXPRESS im Golf von Suez um 05:12 Uhr, vor Sonnenaufgang auf Grund. Es wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus. Die NORFOLK EXPRESS fuhr im Verkehrstrennungsgebiet und hätte in Verkehrsrichtung zwei Kursänderungen durch-

führen müssen. Der Wachoffizier habe sich an der Radio-Station befunden. Dort habe er E-Mails gelesen und zwischen durch das Radarbild beobachtet. Er sei gedanklich sehr beschäftigt gewesen. Ein Ausguck war nicht auf der Brücke. Der Schiffsverkehrsdienst habe plötzlich gerufen und auf die Gefahr einer Strandung verwiesen. Der

Offizier habe sich zur Radaranlage begeben und intuitiv den Maschinentelegraphen auf STOPP gelegt. Dann habe er die NORFOLK EXPRESS seicht auf Grund gesetzt.

Der Abschlussbericht wurde am 1. Oktober 2009 veröffentlicht und ist unter [www.bsu-bund.de](http://www.bsu-bund.de) nachzulesen.

Langfassung:

### **Strandung der NORFOLK EXPRESS am 30. Mai 2008 im Golf von Suez**

Am 30. Mai 2008 lief die NORFOLK EXPRESS auf der Reise von Gioia Tauro (Italien) nach Jebel Ali (Vereinigte Arabische Emirate) im Golf von Suez bei Ras Shukheir (Ägypten) um 05:12 Uhr auf Grund. Es wurde niemand verletzt und es traten keine Schadstoffe aus. Das Schiff war mit 1170 Container beladen und in jeder Hinsicht seetüchtig. Nach Passieren des Suezkanals und Abgabe des Lotsen um 23:12 Uhr, übergab der Kapitän kurz vor Mitternacht das Kommando an den Wachoffizier. Um 04:00 Uhr war der nächste Wachwechsel bei einem Kurs von 150° und 21 kn Fahrt. Der Wind kam aus NW mit Stärke 4 Bft. Die Sicht war gut, die Nacht wurde durch die Fackeln der umgebenden Ölfelder erleuchtet.

Die NORFOLK EXPRESS befand sich am S-lichen Rand des Verkehrstrennungsgebietes, damit mehr Raum zu dem auf der Seekarte eingezeichneten Wrack und den zu überholenden Fahrzeugen gehalten werden konnte. Der Ausguck habe an Backbord-Seite der Brücke gestanden. Bei der Wachübergabe sei die Verkehrssituation erklärt worden, auch dass in nächster Zeit zwei Kursänderungen anstanden. Eben Voraus habe sich ein Mitläufer in 2 sm Abstand befunden. Der Wachoffizier habe den Kurs etwas nach Steuerbord geändert und vergrößerte den zu erwartenden Passierabstand. Danach sei er zum Rauchen in die Steuerbord-Nock gegangen und wieder in das Brückenhaus, um die Verkehrssituation zu überprüfen. Ein zweites Fahrzeug befand sich in 4 sm Abstand mit einem Passierabstand von 0,7 sm Voraus. Weitere dichte Annäherungen waren nicht zu sehen und der Verkehr schien mühelos zu verlaufen. Infolgedessen habe sich der Wachoffizier bei einsetzender Dämmerung entschieden, den Ausguck zu entlassen, um Reinigungsarbeiten in den Aufbauten vorzunehmen. Das sei nach Aussage des Ausgucks das erste Mal gewesen, dass er vor Sonnenaufgang seinen Posten verlassen musste.

Danach habe sich der Wachoffizier zur Radio-Station begeben. Dort habe er E-Mails gelesen und zwischendurch das Radarbild beobachtet. Dabei sei er gedanklich sehr beschäftigt gewesen und konnte sich später nicht mehr genau erinnern, was bis zum Unfall passierte. Der Schiffsverkehrsdienst habe plötzlich gerufen und auf die Gefahr einer Strandung verwiesen. Daraufhin habe er sich zur Steuerbord-Radaranlage begeben und festgestellt, dass die Geschwindigkeit, möglicherweise durch den Flachwassereffekt, sank. Nach seiner Einschätzung war es nun zu spät, Kursänderungen mit starken Rudermanövern zu fahren oder die Position auf der Seekarte zu überprüfen. Intuitiv habe er den Maschinentelegrafen auf STOPP gelegt und dabei das Programm zum regulären Herunterfahren der Hauptmaschine überbrückt. Dann habe er wahrgenommen, dass sich die Geschwindigkeit der NORFOLK EXPRESS langsam verringerte und sie seicht auf Grund lief.

Vor dem Freischleppen wurden umfangreiche Berechnungen zum erforderlichen Leichtern und der Stabilität des Schiffes vorgenommen sowie Betauchungen, Inspektionen aller technischen Einrichtungen/Anlagen und hydrographische Messungen durchgeführt. Der Schiffskörper und die Maschine waren in Takt. Am 13. Juni 2008 kam die NORFOLK EXPRESS mit Assistenz von zwei Schleppern frei. Das Schiff setzte seine Reise am 17. Juni 2008 fort und erreichte am 24. Juni 2008 den Hafen von Jebel Ali (Dubai), wo die gesamte Ladung gelöscht wurde. Anschließend wurden die Schäden am Unterboden in der Werft von Singapur repariert.

Es konnte von der BSU nicht abschließend geklärt werden, warum der verantwortliche Wachoffizier seinen Wachpflichten nicht nachkam, obwohl die NORFOLK EXPRESS vor der Strandung fortlaufend angerufen wurde. Während des Unfallverlaufs war der Wachoffizier allein auf der Brücke. Er habe sich nach dem Unfall in ärztliche Behandlung begeben. Die Behandlungsergebnisse liegen der BSU nicht vor. Gleichwohl nimmt die BSU diesen Unfall erneut zum Anlass, auf die Bedeutung des Ausgucks und einer situationsgerechten Brückenbesatzung hinzuweisen.

Jörg Kaufmann, Leiter